

Uzasadnienie projektu zmiany stałej organizacji ruchu na skutek zastosowania znaku B-18 powinno w sposób jasny i przekonujący przedstawiać motywy przemawiające za wprowadzeniem proponowanych zmian, zwłaszcza, że zmiany te dotyczą zakazu poruszania się po drodze pojazdów o określonym tonażu i wprost godzą w interes podmiotów wykonujących transport tymi pojazdami. Ograniczenie takie jest dopuszczalne, jednak nie może być uznaniowe ani arbitralne, dlatego też w dokumentacji projektowej należy umotywowwać zasadność wprowadzonych zmian związanych z ograniczeniem ruchu. Tak wynika z wyroku WSA w Szczecinie z 13 czerwca 2019 r. sygn. II SA/Sz 363/19.

W rozpatrywanej sprawie skargę na czynności starosty, o charakterze organizacyjno-technicznym, ustanawiające nowe zasady organizacji ruchu na drodze powiatowej poprzez wprowadzenie ograniczenia ruchu pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 16 ton, złożył mieszkaniec. Wskazał, że skutkiem tej czynności na drodze stanowiącej jedyny dojazd do jego gospodarstwa rolnego oraz zakładu suszarni i magazynu rolnego został postawiony znak B-18, wykluczający możliwość wykonywania transportu drogowego związanego z prowadzoną przez skarżącego działalnością produkcji rolnej.

Sąd uznając skargę za zasadną wskazał, że za uzasadnienie zmiany organizacji ruchu poprzez wprowadzenie takich ograniczeń nie można uznać lakonicznego stwierdzenia, że zmiana będzie służyła bezpieczeństwu oraz ochronie nawierzchni drogi, bez odwołania się w tej mierze do konkretnych ustaleń, których w sprawie zabrakło. W ocenie Sądu, wyjaśnienia organu, że wprowadzenie zmian stałej organizacji ruchu wynikało ze zgłaszanych ze strony władz samorządowych oraz społeczności lokalnej licznych interwencji w celu poprawy bezpieczeństwa na tym odcinku drogi nie mogło w takiej sytuacji odnieść zamierzonego skutku. Dopiero właściwy opis techniczny w odniesieniu do wszelkich wymaganych prawem danych jak i przedstawienie rzetelnego uzasadnienia w projekcie pozwoliłaby na dokonanie oceny: 1) czy zmiana nie zagraża, a poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego, 2) czy projekt jest efektywny i zgodny z przepisami warunkującymi umieszczanie na drogach znaków, potrzebami społeczności lokalnej jak i 3) czy odzwierciedla prawidłowe wyważenie proporcji między indywidualnym interesem użytkowników pojazdów powyżej 16 t, a interesem publicznym.

Orzeczenie jest nieprawomocne.

*Źródło: CBOSA*